Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3101

Vragen van de leden **De Boer** en **Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de veerdiensten naar de Waddeneilanden* (ingezonden 15 juni 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 juli 2016).

Vraag 1
Welke afspraken zijn gemaakt binnen de concessie voor de veerdiensten naar de Waddeneilanden ten aanzien van de prijsafspraken en -verhogingen die rederij Doeksen mag toepassen op de kaartverkoop? Hoe heeft rederij Doeksen zich hier de afgelopen jaren aan gehouden? Kan een overzicht gegeven worden van de prijzen van de verschillende typen kaarten in de afgelopen vijf jaar en hoeveel deze hadden mogen stijgen volgens de afspraken?

Antwoord 1
In de concessies is bepaald dat de concessiehouder niet vaker dan eenmaal per jaar de tarieven mag verhogen. De maximaal toegestane verhoging is afhankelijk van het voor dat dienstregelingsjaar (volgens een voorgeschreven formule) becijferde maximumtariefniveau en de sinds 2014[1] doorgevoerde tariefverhogingen. Onder het concessieregime was er voor rederij Doeksen tot nu toe geen ruimte voor een tariefverhoging; de tarieven zijn sinds het onherroepelijk worden van de concessie dan ook niet verhoogd (zie de bijlage met de prijzen van verschillende kaartsoorten in de jaren 2012 tot en met 2016)[2].
Als er geen tariefverhoging is toegestaan, wil dat niet zeggen dat de prijzen ongewijzigd moeten blijven. Het is dan namelijk wel toegestaan de prijzen van een of meerdere kaartsoorten binnen een bepaalde bandbreedte te verhogen, mits daar een zodanige prijsverlaging van andere kaartsoorten tegenover staat dat de totale opbrengsten uit kaartverkoop naar verwachting gelijk blijven.

[1] Het jaar waarin de concessies onherroepelijk zijn geworden.
[2] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

ah-tk-20152016-3101
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Vraag 2
In hoeverre wordt over de voornemens tot prijsverhoging overleg gepleegd met de eilanders en/of met de gemeente? Is daarbij ook een vorm van instemming? Zo nee, waarom niet? Wanneer worden daar stappen in gezet? Verlenen de verschillende vervoerders ook inzicht in de opbrengstcijfers, en winst en verlies? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe?

Antwoord 2
De tarieven voor een volgend dienstregelingsjaar, inclusief een voornemen deze te verhogen, maken onderdeel uit van het verplicht op te stellen vervoerplan. Het vervoerplan dient door de concessiehouder voor advies te worden voorgelegd aan de decentrale overheden (provincies de gemeenten), het consumentenplatform en de Raden van Advies. Uitgebrachte adviezen kunnen alleen beargumenteerd terzijde worden gelegd. Het definitieve vervoerplan dient uiterlijk 1 augustus bij de concessieverlener te zijn ingediend. Het is aan de concessieverlener om al dan niet in te stemmen met (onderdelen van) dit vervoerplan, waaronder de voorgestelde tarieven voor het volgende dienstregelingsjaar.
Opbrengstcijfers, en de winst- en verliesrekening, maken deel uit van het financieel overzicht dat de concessiehouders verplicht zijn over ieder dienstregelingsjaar te verstrekken aan de concessieverlener. In 2016 is voor de eerste keer zo'n financieel jaaroverzicht ontvangen, over het jaar 2015. Dat was namelijk het eerste dienstregelingsjaar dat volledig onder het concessieregime viel.

Vraag 3
Bent u bekend met de klachten over het vrachtvervoer vanuit Harlingen naar de eilanden die buiten de concessie vallen, zoals over de prijsstijgingen, maar ook over het afschermen van de vervoerder? Welke klachten zijn u bekend? Wat kan en/of gaat u daaraan doen?

Antwoord 3
Alle vrachtvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden valt buiten de concessies; het vrachtvervoer is een vrije markt. Het is de concessiehouders wel toegestaan vracht te vervoeren op de schepen die zij voor de uitvoering van de concessie inzetten, op voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van het personenvervoer «binnen de concessie».
Het staat andere vervoerders vrij om vrachtvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden te verzorgen. Zij kunnen daarvoor gebruikmaken van de Rijksaanleginrichtingen, voor zover dit niet ten koste gaat van het personenvervoer dat in de concessies is geregeld.
Mij zijn geen klachten (over prijsstijgingen) bekend over het vrachtvervoer vanuit Harlingen. De concessiehouder heeft mij verzekerd, dat ook daar geen klachten zijn binnengekomen.
Wat betreft de tarieven voor vrachtvervoer heeft de concessiehouder aangegeven dat deze in het algemeen gelijke tred houden met de personentarieven. Echter, in 2014 zijn veel vrachttarieven verlaagd als gevolg van een doorgevoerde vereenvoudiging van de tariefstructuur, aldus de concessiehouder.

Vraag 4
Hoe zit de concessieverlening ten aanzien van de verschillende veerdiensten naar de eilanden in elkaar? Zijn er verschillende regimes, bijvoorbeeld als het gaat om de prijzen en/of kosten? Wanneer is er voor welk eiland weer de mogelijkheid om de concessie aan te besteden? Wat zijn de consequenties bij slecht presteren? Welke wetgeving is van toepassing op de veerverbindingen naar de eilanden en welke Europese wetgeving is hierop van toepassing?

Antwoord 4
Met de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (in 2009) is de concessiesystematiek van kracht geworden voor het voor een ieder openstaand personenvervoer (per dienstregeling) op de verbindingen naar de Friese Waddeneilanden. Een en ander valt binnen de EU-rechtelijke kaders van de zogenoemde PSO-verordening (Verordening (EG) 1370/2007) betreffende concessies voor het openbaar vervoer.

In 2011 zijn de concessies voor de Friese Waddenveren Oost (Ameland en Schiermonnikoog) en West (Terschelling en Vlieland) verleend voor een periode van 15 jaar. Deze concessies zijn echter pas onherroepelijk geworden in april 2014, wat betekent dat deze concessies in 2029 weer aanbesteed kunnen worden.
De concessies voor de Friese Waddenveren Oost en voor de Friese Waddenveren West zijn volledig vergelijkbaar, als het gaat om het regime voor prijzen en/of kosten of om de mogelijke consequenties bij slecht presteren. Die mogelijke consequenties variëren van een boete, een last onder dwangsom of het onthouden van toestemming om de tarieven met de index te mogen verhogen.
Voor het (minimale) aanbod aan afvaarten en de klanttevredenheid wordt de situatie in 2009 als ijkpunt gehanteerd, voor het maximumtariefniveau de situatie in 2010. In die zin verschillen de uitgangsposities van de beide concessiehouders enigszins.